

La expedición del P. Quiroga, S.J., a la costa de los Patagones (1745-46)

Carmen MARTÍNEZ MARTÍN
Universidad Complutense de Madrid

Apenas descubiertas las tierras Americanas, el litoral atlántico de Sudamérica lo recorrieron los españoles en numerosos viajes, para asegurar así la posesión de los nuevos territorios que le concedía el Tratado de Tordesillas (1494). Pero la temprana ocupación de la costa del Brasil por los portugueses, que pronto alcanzarán hasta la isla de Santa Catalina, lugar frecuentemente visitado por los navíos tras atravesar el Atlántico, les obligó a descender por la costa.

Se reconoce así el estuario del Río de la Plata, primero por Juan Díaz de Solís (1515), pero sobre todo, con Sebastián Caboto (1526), quien remontará el Paraná-Paraguay. La importancia que tuvo aquella entrada en tales momentos, ya que se impedía el avance de los portugueses hacia el interior del Continente, determinó que la Corona castellana se interesase en ocupar aquellas tierras, como pronto se puso de manifiesto, con el adelantamiento concedido al Gobernador don Pedro de Mendoza (1534).

Pero no debemos olvidar que la entrada en el Río de la Plata fue una consecuencia del principal objetivo que movía entonces a aquellas expediciones: era la de encontrar un paso de comunicación con el Pacífico (la Mar del Sur), que permitiese llegar a la Especiería, y cerrar la entrada a los portugueses, puesto que éstos habían arribado a las Molucas. El problema de rivalidad con Portugal se trasladaba asimismo al Pacífico, cuya línea de demarcación entre ambas Coronas no quedaba bien recogida en el Tratado de Tordesillas.

Para solventar esta cuestión de las Molucas, Carlos V envió varias expediciones marítimas al reconocimiento de aquel litoral; algunas frustradas como sucedió con la de S. Caboto, mientras que, el objetivo se logró con la armada mandada por H. de Magallanes, pues llegó al estrecho que lleva

su nombre, y penetró en aguas del Pacífico. Pero además de encontrar un paso hacia las Molucas, la expedición de Magallanes realizó el primer contacto de los españoles con la costa al sur del Río de la Plata. Permaneció en algunos parajes, como fue la bahía de San Julián, donde estuvo la armada, y asimismo, perdida la nave «Santiago» al mando de Juan Serrano, entró en un río que se llamó río Serrano, que bien pudiera ser el Río de Santa Cruz. Desde allí, los supervivientes del navío entraron por tierra hasta alcanzar la bahía de San Julián, donde se encontraba el resto de la armada¹.

Reconocido el litoral en 1520, sus tripulantes nos aportan los primeros datos que conocemos de aquella costa, que fueron fundamentales para comprender mejor lo que después será la costa de los Patagones. Las noticias del viaje se divulgaron por Europa, sobre todo debido al navegante Antonio de Pigaffeta Vicente, quien realizó un primer mapa-croquis de aquellas tierras (1522-25)².

En el mapa nos aparece ya la Regione Patogoma, ligada a los indios Gigantes, como narra la leyenda de los navegantes; y aunque torpemente descrito y dibujado el litoral, la toponimia dada entonces daría la vuelta al mundo, repitiéndose posteriormente en la cartografía de esta parte de América. Se da nombre al cabo de los 11.000 Vírgenes, antes de entrar en el estrecho de Magallanes, y asimismo, nos aparece la Tierra de Fuego, aún como una gran masa continental prolongada hacia el sur, pues el carácter insular de la misma, se retrasa hasta los viajes del siglo XVII.

El interés de los derroteros en esta parte del continente, se centraba en el conocimiento de las entradas hacia el Pacífico, como se producirá igualmente en los siglos posteriores; mientras la costa entre el Río de la Plata y el cabo de las Vírgenes permanece ligada a un lugar mítico ocupado por los Patagones, que reproduce asimismo los mapas extranjeros, aunque no visitaran aquel litoral. El nombre de los Patagones se encuentra recogido en distintas lenguas, sobre todo se extiende el término en latín³.

La Tierra de los Patagones, o el Reino de los Patagones, no se agotó con el correr de los siglos, por lo que la costa de los Patagones aparece en los documentos oficiales españoles hasta mediados del siglo XVIII. No resulta extraño que lo recoja el viaje del P. Quiroga, que aquí se analizará, y como él mismo describe: la costa de los Patagones está situada entre los

¹ M. FERNANDEZ DE NAVARRETE: Col. *De Opúsculos*, tomo I, Imp. Vda. de Calero, Madrid, 1848, pp. 143-202.

² Las obras de A. Pigaffeta están recogidas por J. L. MOLINARI: *Las expediciones marítimas a la Patagonia y al Estrecho de Magallanes durante el siglo XVI. Descubrimiento de Bahía Blanca*. Bahía Blanca, 1967, pp. 52-54. E igualmente se reproduce su mapa.

³ Véase al respecto L. S. M. DEODAT: «Alrededor del topónimo Patagonia». *Rev. Patagonia*, n.º 24. Boletín de la Casa de la Patagonia, 1955, pp. 9-57.

36° 40' lat. Austral, en el cabo de San Antonio, sur del Río de la Plata, hasta el cabo de las Vírgenes (52° 20' lat. S.)⁴. Conviene advertir, que en el Diario del piloto mayor de la expedición, don Diego Andia y Varela, señala en relación al mismo litoral recorrido, que fue desde Buenos Aires, al reconocimiento de la costa del Sur, como también era llamado por los navegantes españoles⁵.

La denominación de costa de los Patagones se reproduce, igualmente, en mapas y derroteros de los viajeros extranjeros, que estuvieron en aquel litoral desde finales del siglo XVI. Como ejemplo cercano al viaje del P. Quiroga, tenemos la descripción que da Gorge Anson en su vuelta al mundo (1740-45), divulgada por su capellán R. Walther «A voyage round the World in the years MDCCXL, I, II, III, IV» (London, 1748). En la versión castellana, del siglo XVIII, que tenemos en la Academia de la Historia (traducida del francés) se lee que la Tierra de los Patagones estaba situada al sur de los establecimientos españoles, desde estas colonias al Estrecho de Magallanes⁶.

Pero además, el P. Quiroga se pronuncia respecto a la leyenda de los Gigantes que habitaban esta costa, pues en los vestigios de población india que encontró en el puerto Deseado, dirá que «que no era tan grande como los pinta Mayre y otros de los antiguos que dicen habitaban esta costa, pues al presente no se hallan indicios de que esta tierra estuviese habitada ni de Gigantes, ni de otra alguna Nación»⁷.

Conviene puntualizar que hacia mediados del siglo XIX la llamada costa de los Patagones será sustituida por Patagonia; y el siglo XVIII sobre todo en su segunda mitad, nos aparece en la cartografía como Terra Maga-

⁴ «Relación Diaria que hace al Rey nuestro Señor, que Dios guarde, el Pe. Joseph Quiroga de la Compañía de Jesus de el viaje, que hizo de orden de su Magestad â la costa de los Patagones en el navio S. Antonio, mandado por Dn. Joaquin de Olivares, que salió de el Rio de la Plata siendo Gobernador y Capitan General de esta Provinvia Dn. Joseph de Andonaegui. Año de 1745.» AGI, Buenos Aires, leg. 302.

⁵ «Diario de Viaxe que hizo Dn. Diego Thomas de Andia y Varela de Piloto maior en la fragata de S.M.C. nombrada San Antonio, del mando del Alferez de navio Dn. Joaquin de Olivares: Desde Buenos Aires al reconocimiento de la costa del Sur, por orden del Rei, cuja expedicion iba â cargo del Rmo. F. Josseph Quiroga de la Coma. de Jesus Mro. de Matematicas; a quien acompañaban los Rs. Ps. Mathias Strobel y Joseph Cardiel, misioneros de la misma Coma. AGI, Buenos Aires, leg. 302.

⁶ J. ANSON: *Vuelta al mundo por... en 1740-44*. Traducida y anotada por J. A. de Aguirre, presbítero, RAH. Mss 9/2289, siglo XVIII, 104 folios/vuelta.

⁷ Mr. F. LACROIX (traducida): *Historia de la Patagonia. Tierra de Fuego e islas Malvinas*. Barcelona, 1842. En las pp. 15-18 recoge las descripciones que sobre la población de los Gigantes habían hecho diferentes navegantes que estuvieron en el litoral.

llanica, vinculada al sur de los 36° latitud⁸. Así se encuentra en los mapas extranjeros, sobre todo los franceses; pero la información de aquella parte de América vino, en gran medida, de los misioneros jesuitas, por ello no resulta extraño que como Tierra Magallánica la encontremos en los mapas confeccionados por el P. Cardiel, quien acompañó al P. Quiroga en su expedición⁹.

Siguiendo con los antecedentes históricos de los que se hace eco el P. Quiroga, debemos destacar a continuación el viaje realizado a las Molucas por el Comendador Loaysa (1526), que como recoge en su Diario, tomó de la historia que escribió de la América, Gonzalo Fernández Oviedo¹⁰. Se refiere a él cuando quiso entrar en el Río de Santa Cruz, pues al no poder avanzar dirá que allí «habían ancorado las naves del Comendador Loaysa», y añade que «en el tiempo presente solamente pueden entrar embarcaciones pequeñas en la plenamar».

Para avalar esta afirmación tenemos varias relaciones de aquel viaje, aparte de la ya destacada; pero considerando la que diera Juan de Areyza, que se encuentra en el Archivo General de Indias, podemos constatar que la armada permaneció en un lugar cercano al Estrecho de Magallanes, próximo al cabo de las Vírgenes, que llama Río de Santa Cruz (1526)¹¹.

Más tarde, con las negociaciones entre España y Portugal sobre la cuestión de las Molucas, que condujo al pacto de Zaragoza (22 de abril de 1529), por el que las Molucas serían vendidas a Portugal, así como el interés que despertó la entrada del Río de la Plata, la costa sur deja de ofrecer el interés de la etapa anterior. No obstante, perduran algunos intentos de ocupación, como fue con la Gobernación dada desde los 36° lat. S., hasta el Estrecho de Magallanes, concedida a Simón de Alcazaba, primero, y al obispo de Prasencia, más tarde, en una frustrada expedición al mando de

⁸ G. FURLONG: «La Patagonia en la cartografía antigua y moderna». 2.º Congreso de Historia argentina y regional. Comodoro Rivadavia 12-15 de enero de 1973. Buenos Aires, 1974, tomo I, pp. 161-173. Destaca cómo el primer mapa en donde aparece la Tierra Magallánica, pudiera ser el de N. Sanson, publicado en 1650.

⁹ En la Biblioteca Nacional de Madrid nos aparece el mapa titulado «Mapa de Magallanes», sobre la población india que poblaba en 1751, el cono sur americano, atribuido a P. Cardiel (Geo 364). Y también otro, del P. Cardiel, de 1748, que se titula «Viaje de parte de la Tierra de Magallanes». Ambos publicados por J. F. GUILLEN: «Cuatro cartas de la región Magallánica». *Revista de Indias*, n.º 6, 1941, pp. 67-80.

¹⁰ G. FERNANDEZ DE OVIEDO: *Historia General y Natural de las Indias*. 2.ª parte. Madrid, Ediciones Atlas, Col. BAE, 1959.

¹¹ AGI, Patronato Real, leg. 37/R 19. «Relación de la navegación que hizo el Comendador Loaysa hasta la embocadura del Estrecho de Magallanes». Dada por Juan de Areyza (sin fecha).

Alonso de Camargo (1539-41)¹². O las también fracasadas fundaciones para poblar el Estrecho, de Sarmiento de Gamboa¹³.

Lo que permaneció latente en el siglo XVI fue la soberanía de Castilla sobre aquellos lejanos territorios, por lo que bien desde Chile o desde el Río de la Plata y Tucumán fueron considerados como un área que debían ocupar los españoles, y se manifestó en las entradas que por tierra o por mar se extienden hasta aquellos lugares. No resulta extraño que el gobernador Hernandarias de Saavedra haga una expedición en 1605, o también J. Luis de Cabrera en 1622. E incluso contribuyó a mantener viva la conquista del territorio, la evocadora leyenda de los Césares, de la Ciudad Encantada, o Trapalanda, que situaban en el interior de la Patagonia¹⁴.

Los intentos fallidos por asentarse en aquel litoral, unido al rudo golpe que sufrió la navegación española con el fracaso de la Armada Invencible (1588), contribuyeron a que las empresas marítimas de la Península decayeran. Pero la falta de ocupación española propició la presencia de otras embarcaciones desde fines del siglo XVI, sobre todo de los Países Bajos (la Compañía Unida de las Indias Orientales, o la Compañía Austral), o desde Inglaterra; ya en 1578 visitó la costa el corsario Francis Drake, y realizó varios reconocimientos Thomas Cavendish (1586-92).

La noticia de la entrada de naves extranjeras impulsó nuevos viajes de españoles, como fue la expedición de Bartolomé y Gonzalo García Nodal (1618-19), mandada por orden de S. M., para reconocer, como se lee en la Relación de su viaje, el estrecho nuevo de San Vicente, y reconocimiento del de Magallanes. Ambos marinos, naturales de Pontevedra, cercanos al P. Quiroga por el lugar de nacimiento, escribieron la memoria de su viaje, y elaboraron un mapa de la zona, que debieron ser conocidos por el jesuita. Allí aparecen los perfiles del litoral, como después hará el P. Quiroga en 1745, y sobre todo, aportan una toponimia nueva de los lugares visitados, que igualmente aparecerá recogida en su Diario¹⁵.

El P. Quiroga cita dos veces a los hermanos Nodales, al narrar la entrada en el llamado río Gallegos, como dirá «la boca de una ensenada a la

¹² Dos relaciones de la expedición están publicadas en Col. de *Diarios y Relaciones para la Historia de los viajes y descubrimientos*, t. I. Inst. Histórico de la Marina, CSIC, Madrid, 1943, pp. 13-26.

¹³ FERNANDEZ NAVARRETE, 1848, pp. 235-251.

¹⁴ C. MORLA VICUÑA: *Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra de Fuego*. Leipzig, 1903. Se ocupa de la jurisdicción territorial de la Patagonia durante la etapa española.

¹⁵ B. y G. GARCIA NODAL: «Relación del viaje que por orden de S.M. y acuerdo del real Consejo de Indias hicieron los capitanes... hermanos, naturales de Pontevedra, al descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente y reconocimiento del de Magallanes». Consejo de Indias, Biblioteca Nacional, R/4017, Madrid, 1621.

cual los Nodales dieron el nombre de Río Gallegos» y así mismo cuando va describiendo la costa del golfo de San Jorge; «grande ensenada que los Nodales llaman Bahía».

También hace referencia a la presencia de «extrangeros» en el litoral, que aportarán nuevos nombres a los accidentes costeros; aunque todos ellos tuvieron la meta puesta en el paso por el Estrecho. Destacan los viajes de Thomas Cavendish, que el P. Quiroga no cita, pero recaló el puerto Deseado, y le dará el nombre de su nave Desiré, como aparece, a veces, en los mapas. Merecen destacarse las entradas de los holandeses, como la de Van Noort (Compañía Magallánica) que igualmente permaneció en el puerto Deseado, en 1599.

Especial interés debió tener para el P. Quiroga el viaje de Isaac le Maire y G. C. Schouten, de 1615-17, que recalaron el puerto Deseado, y nos dejaron una temprana descripción y croquis del mismo, al que también aludirá en su Diario. Le Maire dará nombre al estrecho que cierra por el este la Tierra de Fuego, lugar también visitado por los Nodales; pero, sobre todo, el P. Quiroga lo cita en su entrada en el puerto Deseado, y reproduce la existencia de leones marinos que diera aquel, los pingüinos en la isla de su nombre, o la isla de los Paxaros por la abundancia de patos y gaviotas que recoge igualmente su mapa del puerto Deseado¹⁶.

Entre el material científico que compró el P. Juan José Rico para el misionero, figuran las Tablas de la Maire¹⁷, y asimismo don Joaquín de Olivares y Centeno, que iba al mando de la expedición, dirá que en la entrada del puerto Deseado: «manifestó un suscinto diseño y relación de Monsier Lemaire, sacado de la Secretaría de Indias¹⁸. El mismo P. Quiroga nos narra que «entramos por la boca del puerto Deseado gobernándonos por un plano pequeño, que hizo Mayre de la entrada de este puerto».

Igualmente tiene presente la entrada del inglés Narborough en aquel litoral, cuando fue enviado por Carlos II a reconocer aquellas costas y el Estrecho de Magallanes, en 1670, para mantener alguna correspondencia con los indios de Chile, y comerciar con ellos armas y municiones. Invernó en San Julián, y relata sobre aquella costa, no haber ni un árbol que se pudiera hacer un mango de cuchillo, como asimismo volverá a repetir la expedición del P. Quiroga. E igualmente narra que no vieron ningún indio en el tiempo que estuvieron en el litoral del puerto de San Julián, y los que hay vienen de la costa occidental o cabo de Hornos para abastecerse de sal, que es muy

¹⁶ P. J. GALLEZ: «La expedición Le Maire-Schouten en las costas patagónicas (1615-1616)». 2.º Congreso de Historia argentina y regional, t. I, pp. 175-186.

¹⁷ G. FURLONG: *El Padre Quiroga*. Buenos Aires, 1930, pp. 18-19.

¹⁸ Carta de don Joaquín de Olivares. El Ferrol, 14 de octubre de 1759, Museo Naval, Mss 2197.

blanca y buena. En términos análogos se pronunciarán los expedicionarios en 1745, concretamente el P. Quiroga dirá «que según las señas de los vestidos, ovalorios, son de los Araucanos de Chile, que vienen en la Primavera a buscar Sal». No obstante, desmiente al capitán Narborough al decir que halló agua dulce en la costa próxima a la isla de los Paxaros, pues sólo encontraron en esta parte dos pozos de agua salobre, que con dificultad se podían beber¹⁹.

También en el viaje del capitán Narborough fue Mr. Wood, quien iba como Teniente, y realizó en el puerto de San Julián la medición de aquel lugar, con referencia a la longitud de Londres (76° y medio) en un eclipse de luna (18 de septiembre 1670), que registra el derrotero del navegante. Bien se puede relacionar este Teniente con el nombre «JHON WOOD», que encontraron grabado en la misma tierra, en letras grandes, la expedición del P. Quiroga, cuando reconocieron el puerto de San Julián, como refiere, sobre todo, el piloto don Andia y Varela, para lo que «hize cavar la tierra persuadiendome de que estaría enterrado alguno, pero no hallé nada».

Siguiendo con la relación de viajeros que estuvieron con anterioridad en la costa de los Patagones, destaca el P. Quiroga a M. Frezier, que bien pudiera ser A. F. Frezier, militar francés que estuvo en las colonias españolas de Sudamérica entre 1712-14, y escribió también una relación de su viaje²⁰. En relación de libros comprados al P. Quiroga, ya aludida, se encuentra un tomo de Frezier, *Viajes en la mar del Sur*; nos habla de él el jesuita cuando describe la fauna del puerto Deseado, concretamente al referirse al Pez Gallo que los franceses llaman Elefante.

Y como antecedente inmediato del viaje analizado, es necesario hacer referencias a las entradas por la costa que llevó a cabo al escuadra de don Joseph Alfonso Pizarro, en donde iba como piloto mayor, don Manuel Cano (1741-42), con la finalidad de alcanzar el cabo de Hornos e impedir el avance de la armada de Gorge Ansón. A pesar de que no alcanzarían los objetivos, por el contrario tuvieron pérdidas considerables de navíos y de hombres, sus naves entraron en el litoral, y consta que la «Santa Esteban», al mando de don Manuel Cano, recaló la bahía Barragán, e hizo el primer reconocimiento de aquella ensenada²¹.

Por tales circunstancias, en el Diario de don Andia y Varela, dejó escrito cuando llegaron a estas latitudes, que el cabo Blanco que cierra la ensenada, estaba situado a 47° lat. S., y 313° log., como lo refería don Manuel

¹⁹ J. ANSON, RAH. Mss 9/2289.

²⁰ A. F. FREZIER: *Relation du voyage de la mer du Sud aux Côtes du Chile et du Perou fait pendant les années, 1712-14*. París, 1716.

²¹ H. R. RATTO: *Actividades marítimas en el litoral patagónico y argentino durante los siglos XVII y XVIII*. Buenos Aires, 1930.

Cano. Asimismo confrontó este dato con la situación errónea que dan a este lugar, los mapas de los «olandeses» pues lo sitúan cuatro grados más al poniente.

La armada de Pizarro estuvo muy bien equipada, cinco navíos, pero llevó también un Regimiento de Veteranos de Infantería, destinados a las guarniciones de la costa del Pacífico; aunque los reveses sucedidos en el mar, harán que se pierda un número considerable de hombres, volviendo el navío «Asia» a Montevideo, para reanudar después otra entrada. Gran parte del Regimiento pereció en el mar; no obstante, los que regresaron a Montevideo se incorporaron a la defensa de la ciudad, y asimismo abasteció de soldados a la expedición del P. Quiroga. Por tales circunstancias, aunque la expedición partió de Buenos Aires el día 5 de noviembre de 1745, no será hasta el día 13 en que llegó a Montevideo, cuando recoja esta tropa, que al decir del P. Quiroga, la formaban 25 soldados, incluso un Sargento, y un cabo de Escuadra, y por su Comandante el Alférez don Salvador Martín de el Olmo.

La misma característica de la empresa hacía necesaria la presencia de los soldados, pues se pretendía crear nuevas reducciones, esta vez por mar, y fortificar el lugar más conveniente que encontraran en el litoral.

Desde la RC 21 de mayo de 1684, que había logrado el Procurador de la Orden, se mandaba que los misioneros fueran con escolta a las entradas entre los indios Pampas y Serranos, y demás naciones que medien hasta el Estrecho de Magallanes, para impedir la muerte de los misioneros en manos de Bárbaros²².

La necesidad de atraer a la población india hacia las misiones de los padres se sentía en Buenos Aires, dado los continuos asaltos que sufría la ciudad, pero los intentos para reducirlos fueron escasos e infructuosos, y llegó al máximo con las atrocidades que cometieron los bárbaros en 1739. A partir de entonces se aceleran las gestiones ante la Corte para favorecer las entradas de los jesuitas, como quedó sentado con el envío a la zona del P. Matías Strobel, que conocía su lengua, quien se hará cargo, en 1740, de la misión de los Pampas²³.

Desde entonces hasta la partida de la expedición en 1745, no se ha encontrado documentación precisa que nos permita conocer, de cerca, la organización del viaje. Se puede decir al respecto, que fue el Procurador General de la Provincia del Paraguay, el P. Juan José Rico, quien gestionó ante al Corte, la entrada por mar en el territorio; y posiblemente tuvo contactos con el Ministro del Consejo, José de Carvajal y Lancaster, que también estaba

²² C. BRUNO: *Historia de la Iglesia en la Argentina*, t. V. Buenos Aires, 1969, 1.ª p., Cap. 3.

²³ J. SANCHEZ LABRADOR: *Los indios pampas, puelches y patagones*. Pub. y Comentada por G. F. Furlong. Buenos Aires, 1936, p. 224.

interesado en el proyecto, quien sería informado por el P. Quiroga del reconocimiento llevado a cabo en el litoral.

Dos RR.CC. son fruto de aquellas gestiones, la de San Lorenzo del Escorial, 24 de noviembre de 1743, enviada a don Domingo Ortiz de Rozas, Gobernador y Capitán General de la ciudad de Trinidad y puerto de Buenos Aires; encargándole, como se recoge, tras el informe del P. Rico de la C. J., que aunque las misiones se van extendiendo en las reducciones de los indios Pampas y Serranos, distantes de la ciudad 50 leguas, a la otra banda del río Saladillo, que es común entrada de los Patagones... sería bueno que el Patache del Registro o en otras embarcaciones pequeñas, si la hubiere, se registre por mar toda aquella costa hasta el Estrecho de Magallanes, llevando dos o tres jesuitas que reconozcan el genio de aquellos bárbaros, y hallando alguno a reducirse se queda con ellos, con alguna escolta. Sigue la RC viendo la necesidad de que se creen nuevos establecimientos a distancia del mar, desde donde se podrán hacer correrías hasta el pueblo nuevo de los Pampas, por donde tener pronta noticia de si los extranjeros intentan hacer algún establecimiento.

El viaje no se llevó a efecto entonces, por lo que fue necesario enviar una segunda RC (23 de julio de 1744), en donde se reiteran los términos de la anterior, pero se añade ahora, que la escolta que hubiera de ir en dicha embarcación para seguridad de los misioneros, en tierra, sería a elección y satisfacción del Provincial de la Compañía de Jesús y misioneros, y sujeta y subordinada al Superior de la misión²⁴.

El Procurador, P. Rico, por una parte, y el Provincial del Paraguay, por otra, organizarán la marcha de los jesuitas; en Junta General se determinó (25 de agosto de 1745), que fuera como Superior el P. Strobel, que se encontraba en la misión de los Pampas, acompañado de el P. Cardiel, quien se había distinguido en la evangelización de los indios Abipones y Charrúas, desde el Colegio de Santa Fe²⁵. Asimismo, debía ir como Jefe de la Expedición el P. José Quiroga, elección, que al parecer, fue propuesta al Rey por el P. Rico.

El P. Quiroga resultó ser la persona idónea para aquella empresa, pues tenía amplios conocimientos náuticos, ya que fue Guardia Marina, que había realizado algunos viajes en los años de su aprendizaje, hasta que ingresó en la Orden, en 1736. El estudio de las matemáticas, astronomía y cartografía ocupó un lugar importante en su vida, que no descuidó cuando entró en la Compañía de Jesús. Por tanto, no resulta extraño la precisión con que realizó las mediciones de los lugares visitados en el viaje, o las continuas referencias que en su diario va haciendo de términos náuticos.

²⁴ RAH, Col. Mata Linares, t. 103, pp. 357-361.

²⁵ G. FURLONG: *José Cardiel y su carta Relación (1747)*. Buenos Aires, 1953.

El P. Rico, como Procurador de la provincia del Paraguay, gestionó los gastos de los misioneros; por ello se ocupó de la compra del instrumental científico y libros necesarios para la empresa encomendada al P. Quiroga, como se ha destacado aparece publicada tal relación. Este último, en una carta al marqués de la Ensenada, finaliza la expedición, advertía que «aunque parecen grandes los gastos que se han hecho para el despacho del dicho navío... lo que a mi toca no tengo hecho más gastos, que la comida durante el viaje, pues aun el papel para el Diario, y Mapas me costó el dinero en España»²⁶.

Los procuradores P. Rico y P. Diego García gestionaron el Viático y entretenimiento de 65 religiosos y 8 coadjutores que enviaron a las misiones del Paraguay, Tucumán y Buenos Aires (RR.CC. 22 de abril de 1741 y 12 de junio de 1742). Para efectuar dicho pago se acompaña una relación de la distancia que tuvieron que hacer los misioneros hasta su embarque hacia América. De esta manera, conocemos que el P. Quiroga partió, con el trabajo encomendado, de Santiago de Compostela, el 4 de junio de 1741, como registra la documentación recogida en el Archivo de Indias²⁷. Se le consignaron 210 leguas de camino, hasta el Puerto de Santa María, alcanzado el 6 de junio de 1741. Allí permaneció en el Hospicio de Indias, lugar donde los misioneros de la Compañía de Jesús, quedaban para una previa formación antes de partir hacia América.

Salió el 10 de enero de 1745, y se embarcó en Cádiz, en el navío llamado «Santiago el Perfecto», junto con 70 religiosos y ocho coadjutores (11 de febrero de 1745), con destino a Trinidad de Buenos Aires. Y según la lista de pasajeros, tenía entonces treinta y siete años. Cinco meses permaneció este jesuita en Buenos Aires hasta que partió la expedición, ya que fue necesario esperar la llegada de un navío capaz de realizar el viaje, el mismo Gobernador Andonaegui se lamentaba de que no existía en el puerto, ninguna nave para tal fin.

Fue necesario esperar la llegada de la fragata «San Antonio», que se reparó y aprovisionó de víveres antes de partir²⁸. Tenía 150 toneladas y ocho piezas de artillería; su Comandante era don Joaquín de Olivares y Centeno²⁹,

²⁶ AGI, Buenos Aires, leg. 302, Carta Buenos Aires, 15 de mayo de 1746.

²⁷ AGI, Contratación, leg. 5549.

²⁸ *Relación del viaje del P. Cardiel a la Patagonia al P. Calatayud*. Arch. de Toledo (1, 1202, 29). Pub. G. FURLONG, 1936, p. 192.

²⁹ D. VALGOMA: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval*. Madrid, 1943, p. 514. J. Olivares firmó asiento como Guardia Marina en Cádiz, el 9 de marzo de 1729. Su padre fue regidor de esta ciudad, cargo que le atribuye F. CHARLEVOIX: *Historia del Paraguay*. Madrid, 1916, VI, al mismo. Dirá que Diego Andia era vizcaino, y Basilio Ramírez de Sevilla. La fragata «S. Antonio» de S. M. partió de Cádiz (28 de enero de 1745) y se despachó para el Real Servicio, al mando de J. Olivares. El inventario de su aprovisionamiento se registra en el AGI, Contratación 1918.

como piloto mayor irá don Diego Tomás de Andia y Varela, del que después dirá el P. Quiroga, que es mozo de habilidad, y a mi parecer se le puede fiar cualquier navío³⁰ y como segundo piloto Basilio Ramírez. A ellos se une la tropa que recogieron en Montevideo, que como narra el P. Cardiel eran 25, por no caber más, y en total llevaba la embarcación 80 personas, con los marineros y víveres para seis meses.

Varias son las relaciones o diarios que nos han dejado sus miembros sobre el viaje, que nos permiten detenernos en el mismo. Merece destacarse, en primer lugar, el Diario que escribió el P. Quiroga, del que se han encontrado dos manuscritos: el del Archivo de Indias, con 71 folios, enumerados por el autor, y dirigido al marqués de la Ensenada; y otro, en el Museo Naval (Mss 620), con el mismo contenido, aunque al tener un margen mayor que el anterior, ocupa 88 folios.

Este segundo manuscrito del Diario debió ser remitido a don Joseph de Carvajal y Lancaster, que fue Vicepresidente del Consejo de Indias, y pasó a ser Secretario de Estado en 1746, como se desprende por la carta que asimismo tenemos del P. Quiroga posteriormente enviada. De este último diario dirá G. Furlong, que se conserva el original autógrafo en el British Museum, y aún se registra en su catálogo un documento del P. Quiroga. Pero en el mismo manuscrito que tenemos en el Museo Naval, hay escrita una nota en donde M. F. Navarrete dice que «éste había pertenecido a don Felipe Bauzá, y que habiéndole remitido una copia de él según pidió, sacada a expensa del ejemplar del Depósito Hidrográfico, para que no se extraviase el original, quedó éste como propiedad del establecimiento»; por tanto, el ejemplar de Londres sería una copia manuscrita del que existe en el Museo Naval, donde además tenemos otras dos copias, una de ella mecanografiada³¹.

La que envió a Londres, fue a petición de don Felipe Bauzá, que exiliado en aquel país (1825-34), elaboró una «Geografía de América»; y debía conocer bien la documentación existente entonces en el Depósito Hidrográfico, en donde se encontraban numerosos derroteros y diarios de navegantes. El fue quien organizó esta entidad y trasladó desde Cádiz a Madrid, hasta que fue deshecho este organismo, pasando sus fondos al Museo Naval, al Archivo General de la Marina (don Alvaro de Bazán), y una parte cartográfica al Servicio Histórico del Ejército³².

³⁰ AGI, Buenos Aires, leg. 302, Carta al marqués de la Ensenada, Buenos Aires, 12 de junio de 1746.

³¹ El Diario del P. Quiroga se encuentra publicado en Col. de *Diarios y relaciones para la Historia de los Viajes*, t. I, 1943, pp. 127-168.

M. GAYANGOS: *Catalogue of the Manuscripts in the Spanish Language in the British Museum*. London (Trustess), 1875-93, Add 17607.

³² M. FERNANDEZ NAVARRETE, 1848, «Felipe Bausa», pp. 109-114.

Junto al Diario del P. Quiroga, tenemos los croquis hechos a lápiz y pluma sobre los principales accidentes geográficos de la costa patagónica: 19 planos sobre cuatro hojas en el Archivo de Indias; 22 perfiles o planos en el Museo Naval (pp. 89 a 94, Mss 620). También elaboró algunos mapas del litoral, como aparecen en el Servicio Cartográfico del Ejército, con la delineación de la entrada del río Gallego, la del puerto de San Julián y del puerto Deseado, de 1746. Añádese a todo lo anterior, la carta general de la costa de los Patagones, de 1745, que se encuentra en la Biblioteca Nacional (Madrid), como también registran algunas obras publicadas³³.

El P. Cardiel, misionero de la expedición, igualmente dará su versión de aquel viaje; como la Carta-Relación (20 de diciembre de 1747), que a modo de resumen se encuentra en el Archivo Provincial de Toledo de la Compañía de Jesús (Madrid), publicada por G. Furlong³⁴. No obstante, el texto más conocido y divulgado se debe a la carta que el P. Lozano, desde la provincia del Paraguay, envió al Procurador General de Madrid, el 1 de noviembre de 1746, P. Bruno Morales, en donde le informaba a petición de éste, acerca de la situación por la que atravesaban las misiones del Paraguay. En dicha carta, incorpora al final, un Diario sobre la expedición a la costa de los Patagones, que fue ordenado por el P. Lozano, con la información que recibió de los misioneros P. Cardiel y P. Quiroga.

Esta carta fue divulgada, como consta en el resumen que sobre la expedición encontramos en el Archivo de Indias, en tales fechas; allí se alude a los Diarios dados por los expedicionarios, pero asimismo a la relación impresa al final de la carta del P. Bruno Morales. Un ejemplar de la misma, como aparece en el fichero, debió existir en la Biblioteca Nacional (Madrid), que procedía de la Biblioteca de Osuna, pero actualmente se halla extraviada³⁵. Otro ejemplar incompleto, en donde se incluye la parte del Diario, lo tenemos en el Archivo Histórico Nacional (Madrid)³⁶.

El texto fue copiado por el P. Charlevoix en su *Historia del Paraguay*³⁷, que se ha divulgado en versión castellana, anotada y comentada por el P. Muriel, en 1916. Y, asimismo, se ha venido traduciendo y reeditando en

³³ G. FURLONG: *Cartografía jesuítica del Río de la Plata*. Buenos Aires, 1936, pp. 75-77. Varios; *José Labrador y los naturalistas jesuitas del Río de la Plata*. Madrid, MOPU, 1989, pp. 303-304. El mapa de la costa de los Patagones está publicado en C. BRUNO, 1969, V; E. GUILLEN: *Monumenta Chartographica Indiana*. Madrid, 1957, n.º 55, y del mismo autor, «Cuatro cartas de la región magallánica», en *Revista de Indias*, 1941, n.º 6, pp. 67-80.

³⁴ AGI, Buenos Aires 302.

³⁵ BN, Mss 2/24/02.

³⁶ AHN, Jesuitas, Leg. 120 j/93.

³⁷ F. CHARLEVOIX: *Historia del Paraguay*. VI. Madrid, 1916, pp. 397-449.

numerosas obras españolas y extranjeras, como recoge el G. Furlong³⁸, o V. Quesada en el capítulo que dedica a la expedición de la Patagonia, en 1745, de su obra *La Patagonia y las Tierras Australes*³⁹.

También G. Furlong, en los comentarios que hace a la obra del P. Sánchez Labrador, dirá que el P. Strobel, quien fue en calidad de Superior de los misioneros, escribió una significativa memoria o carta al marqués de la Ensenada, pero hasta el momento no se ha podido localizar.

Además de los escritos que nos han dejado los miembros de la Compañía de Jesús, tenemos el Diario que escribió don Joaquín de Olivares, quien iba al mando del navío, y que se encuentra también en el Archivo de Indias (con 28 hojas/vuelta); e igualmente el del piloto Diego de Andia Varela (26 hojas/vuelta). De este último encontramos otro ejemplar, asimismo autógrafo de dicho autor, en el Archivo Municipal del Puerto de Santa María, cuya procedencia desconocemos, pues no le acompaña ninguna carta al respecto. Es más reducido que el del Archivo de Indias, con 18 hojas y vuelta, sin firma, ni fecha e inacabado, ya que termina tres días antes de finalizar el viaje.

Ambos incorporan dibujos, y diseños elementales sobre accidentes costeros, que al decir del P. Quiroga, fueron copiados por el piloto Barela de los borradores, pues «los cogio con pretexto de hacer algunas apuntaciones pa. quando se le ofreciese otro viaje â esta costa»⁴⁰.

A continuación, conviene detenernos en la correspondencia que acompañaron a aquellos Diarios hasta alcanzar sus destinos. La expedición partió de Buenos Aires, el 5 de diciembre de 1745, y volverá al mismo destino el 4 de abril del año siguiente, con una duración de cuatro meses. Y el 15 de mayo del mismo año, el P. Quiroga informaba al marqués de la Ensenada, de que el «Diario del viaje y seis planos de la costa y de sus puertos, que tengo delineados, los entregó al Gobernador de la ciudad, a quien los enviaría para la primera vía que creó ira con el navío "San Antonio", que mandó don Joaquín de Olivares, que es el único que hay al presente en el Río de la Plata»⁴¹.

El Gobernador Andonaegui, asimismo, escribió (Buenos Aires, 9 de junio de 1746) que remitía dos cartas Hidrográficas o de navegar de las bahías y de los puertos examinados y demarcados, y dos Diarios, por lo que se puede deducir que fueron los del P. Quiroga y de Diego Varela; seguirá diciendo que los papeles los entregó a don Francisco Rodríguez, quien había prometido que lo remitiría a España, desde el Janeiro.

³⁸ G. FURLONG, 1930, pp. 54-65.

³⁹ V. QUESADA, Buenos Aires, 1875.

⁴⁰ AGI, BA 302.

⁴¹ AGI, BA 302. Carta de J. Olivares al marqués de la Ensenada, Cádiz, 24 de abril de 1747.

Estos diarios debieron retrasar su llegada a España, pues al recibo de la carta enviada por J. Olivares (24 de abril de 1747), en donde le comunicaba al marqués de la Ensenada, los resultados del viaje, fechado el 1 de mayo de 1747, un año después de la primera carta del P. Quiroga, le preguntaba si sabía el paradero de los planos enviados, y si conocía dónde se encontraba el P. Quiroga. En contestación (Cádiz, 9 de mayo de 1747), J. de Olivares dirá que los diarios fueron enviados por dos vías: por el Janeiro, como se ha destacado a través del Gobernador Andonaegui, y aprovecha la ocasión para quejarse de él, por no haberle pedido su Diario, mientras que por el contrario, si lo había hecho con el primer piloto, Diego Varela, por lo que se lo mandaba más tarde. La otra vía, no queda clara en la documentación manejada, pues bien pudiera haber sido en el nave San Antonio, que tras la expedición regresaba a España, al mando de J. Olivares. No obstante, este último cuando narra los acontecimientos sucedidos en el mar a su regreso, que tuvo que abandonar el navío en la rada de Lagos (6 de marzo de 1747), por lo que tuvieron que acudir a pedir ayuda al Intendente de Marina de Cádiz, nos cuenta, que no había sido informado de que el Gobernador hubiera llamado al piloto del navío de mi comando, y le ordenase que llevase el Diario y los planos. Y que tras la avería de la embarcación, había mandado los pliegos de S. M., y del comercio, para asegurarlo, en una lancha, en donde embarcó al Teniente de navío Joseph Sapiein y el maestro; por tanto, quizá fueran al Intendente General de Marina de Cádiz⁴².

En el intervalo de las dos cartas destacadas del mes de mayo, debieron llegar los diarios y planos, pues al dorso de la carta del Gobernador Andonaegui, el 9 de junio del año anterior, que encontramos en el Archivo de Indias, hace un recibo, Aranjuez, 15 de mayo de 1747, de haberlos recibido, y asimismo se lo comunicaba al P. Quiroga, el día 12 del mismo mes y año.

Lo que no es posible precisar a cuál de los dos Diarios escritos por el P. Quiroga se refiere J. Olivares, puesto que se presupone que los que llevaría el navío San Antonio, bien pudiera ser el ejemplar que se encuentra en el Museo Naval, antes en el Depósito Hidrográfico. Este último está fechado el 22 de septiembre de 1746, por tanto, después del enviado al marqués de la Ensenada, y posiblemente mandado al Exmo. Sr. Carvajal y Lancaster, como asimismo una carta del jesuita fechada el 18 de febrero de 1747. Allí le dirá que había remitido la descripción de la costa de los Patagones por dos vías; y preocupado por la veracidad de los datos que recoge el Diario, hace una rectificación acerca de la longitud, porque se había apoyado en presupuesto falso, al dar 326° de long. del meridiano de

⁴² Museo Naval, Mss 620, pp. 95-96.

Tenerife a la isla de Lobos, mientras que, después de haber observado algunos eclipses en Buenos Aires, dedujo que la isla de Lobos estaba 3 grados y 11 minutos menos de los que diera. Por tanto, sería necesario rectificar todas las longitudes del Diario en esta diferencia de longitud⁴³.

Completa la información aquí destacada sobre aquella expedición, la carta escrita desde el Ferrol (14 de octubre de 1749) por J. Olivares, que se incluye entre los papeles remitidos a don Julián de Arriaga, Ministro de Marina, por don Francisco Orozco, quien había solicitado noticias acerca de los derroteros, diarios, memorias, etc., que se hallaban en las Casas de Contratación y Mareantes, sobre los viajes a la Mar de Sur (Madrid, 12 de febrero de 1753). En respuesta, le envía informes que tenía sobre la costa del Estrecho de Magallanes y zonas próximas, que recibió de don Manuel Amat, siendo Presidente de la Capitanía de Chile, pues se había preocupado de conocer aquellos parajes para controlar posibles fundaciones de establecimientos por los ingleses, fechados el 3 de octubre de 1759. Asimismo le adjuntaba una carta, a modo de resumen, que había elaborado J. Olivares acerca de la expedición a la costa de los Patagones con el P. Quiroga⁴⁴.

Esta última carta, fechada el 13 de octubre de 1759, de J. de Olivares, aparte de narrar la expedición, con las observaciones que se realizaron en la costa, añade al final, que el Diario exacto y planos que se hicieron pasaron a manos del Secretario del Despacho Universal de Marina, el año de 1747, que fue cuando se restituyó a España.

Con tan abundante material informativo que dejaron los principales miembros de la expedición, podemos conocer, pormenorizadamente cuál fue el recorrido realizado entonces, y los acontecimientos que le rodearon. Parten de Buenos Aires (5 de diciembre de 1745), alcanzan Montevideo, a 14 días de su partida encuentra la isla de Lobos, que le sirvió de referencia al P. Quiroga para fijar las longitudes del viaje, y la sitúa a 326° de meridiano que pasa por el Teide; las longitudes del piloto don Andia Varela también son referidas al meridiano de Tenerife, aunque difiere este último en la posición concedida a la isla de Lobos, ya que tendría 325° de longitud. Por tales circunstancias, difieren ambos expedicionarios en los cálculos posteriores.

Desde esta posición toma la expedición rumbo hacia el sur, y permanecen alejados del litoral hasta el cabo Blanco, que alcanzaron quince días después. Desde allí comienzan a reconocer la costa, que empieza con el puerto Deseado, cuyas referencias sobre anteriores viajeros ya han sido expuestas; los misioneros bajaron a tierra acompañados de la tropa, unas seis u ocho leguas, según J. Olivares, sin encontrar población, y con un terreno,

⁴³ MN, Mss 2197.

⁴⁴ MN, Mss 2197.

al decir de los navegantes, infructíferos y salitroso, con abundantes leones marinos que no permitían la pesca. Aquí dan nombre a algunos accidentes costeros, como a la isla de Olivares, o la fuente Ramírez, por el piloto Basilio Ramírez que la descubrió.

Partió la expedición hacia el río Gallegos, el lugar más meridional del recorrido, que alcanzaron siete días después de haber abandonado el puerto Deseado. Y como no se pudo entrar para su reconocimiento, se regresó reconociendo el litoral, hasta entrar en el Río de Santa Cruz cuatro días más tarde; costearo la tierra llegaron al puerto de San Julián, unos quince días costó reconocer dicho lugar. Se adentró el P. Cardiel con los soldados por tierra, en donde hallaron el resto más importante de población india de todo el recorrido. Un toldo de indio, de forma piramidal, cubierto de paja, y a los lados cinco pieles de caballo rellenas también de paja, mirando hacia el toldo, y ocho banderas de pedazo de poncho; en el interior estaban enterrados un indio, y dos indias, que por los adornos que llevaban, dedujo el P. Quiroga que pudieran ser indios Araucanos o Serranos, que vienen en Primavera a recoger la sal de esta costa. Con tales noticias, se vuelve a hacer otro recorrido hacia el interior, en una entrada provista de víveres, y recorren unas 28 o 30 leguas, tierra adentro, sin encontrar rastro humano.

Se levantan croquis de esta ensenada de San Julián, y se reiteran los datos en el puerto Deseado: no hay árboles, ni agua, sólo algunas lagunas de sal, mientras el P. Quiroga hará una amplia descripción de la fauna allí existente. Será el único lugar del que hablará el jesuita sobre una posible fortificación, aunque la falta de agua y madera no permitía el asentamiento; de estéril y salitrosa califica a esta tierra.

En el lugar se fijó una cruz en nombre de Felipe V, que mandó poner J. Olivares, retando así a las palabras «Jhon Wood» que aparecían escritas en la tierra: y prosiguen hacia el norte en busca del río Camarones, reconociendo la costa. Se pormenorizan los accidentes desde cabo Blanco hasta el río de Camarones: el cabo Príncipe, de San Jorge, Matas y el más septentrional, el cabo de Santa Helena. Asimismo, se le da nombre al dos Bahía, que cierra al norte la bahía de San Gregorio, o la isla de Barela, próxima al lugar.

Tras diez días de reconocimiento de aquel litoral se llegó a la bahía o río de Camarones, del que dirá J. Olivares que se contaban fábulas acerca de que en aquel lugar se encontraba la ciudad de los Césares, tampoco hubo allí ningún río, sino una gran ensenada. En este lugar se volvió a entrar por tierra para reconocer el territorio, internándose unas leguas. Y se reitera nuevamente la esterilidad del paisaje.

Desde el río Camarones se pasa al cabo de Santa Helena (44° 26' latitud austral según el jesuita), para después separarse de la costa con la finalidad de regresar a Buenos Aires, lo que se logró en 19 días de navegación (4 de abril de 1746).

El P. Cardiel insatisfecho del infructuoso viaje se incorporó en septiembre del mismo año a las misiones de los Pampas y Serranos, en donde realizará una nueva entrada hacia el sur, esta vez por tierra, junto con el P. Thomás Falkner, que alcanzaron hasta la Sierra del Volcán, fundando la reducción de N. S. del Pilar del Volcán; pero con la mente puesta en seguir avanzando hacia el sur, para atraer la población india, volverá a salir con la finalidad de reconocer la desembocadura del río Sauce, al norte del cabo de Santa Helena, pues como señala, no pudo ejecutarlo en el viaje al Estrecho de Magallanes, por los vientos contrarios⁴⁵.

Terminada la empresa encomendada, todos estaban insatisfechos por no haberse logrado los objetivos que se pretendían con aquel viaje. No obstante, habían cumplido con su obligación puntualmente, sin dejar ningún lugar de reconocer, y asimismo en términos parecidos proclamaban la esterilidad de aquella costa para poder haber dejado allí establecimientos estables. A ello se unía la falta de agua potable, y en el aspecto misionero, la inexistencia de población india para reducir.

Sin embargo, aportaron un detallado y preciso reconocimiento, sobre todo, entre el río Camarones y el cabo de las Vírgenes, desmintiendo errores que circulaban de los viajeros que antes habían visitado aquellos lugares. La riqueza en la descripción de la fauna es un dato que hay que resaltar aquí, en donde se extiende el Diario del P. Quiroga, mientras que, resulta extraño que no fueran dibujados entonces los principales ríos de este litoral. Y pasó a ser el primer viaje científico que se realizó en la costa de la Patagonia, al que le seguirán otros en la segunda mitad del siglo XVIII, sobre todo desde la creación del Virreinato del Río de la Plata.

⁴⁵ AGI, Buenos Aires, leg. 302. Carta del Gob. Andonaegui. Buenos Aires, 25 de marzo de 1748.